Dokumentasjon av endringer i prissatte virkninger

Innhold:

1. Endringer i EFFEKT fra NTP-leveransen 2023 til porteføljeleveransen 2025
2. Endringer i EFFEKT fra porteføljeleveransen i mai 2025 til april 2026
3. Porteføljetabell
4. Forklaring på endringer i oppdaterte porteføljeberegninger

1. Endringer i EFFEKT fra NTP-leveransen 2023 til Porteføljeleveransen 2025

NKA-beregninger i ny EFFEKT-versjon 6.91 - Justert prisnivå

Beregningene til NTP 2025-2036-leveransen ble gjennomført i versjon 6.87 med felles prisnivå 2024 kr. Til porteføljeleveransen i 2025 ble prosjektene reberegnet i EFFEKT-versjon 6.91 med felles prisnivå 2026 kr, og prisene ble regnet om fra 2024-kroner til 2026-kroner med oppdaterte prisindekser for å gjøre disse sammenlignbare med de nye beregningene.

Endringene som omtales her er da *reelle* endringer. (endring i beregningsmetodikk eller konkret verdsetting).

Realprisjustering fremover i tid

I perspektivmeldingen 2024 er forventet vekst i BNP per innbygger nedjustert fra 0,9 til 0,5 % i året. Dette er den vekstraten vi benytter for å realprisjustere trafikantnytte og ulykkeskostnader fremover i tid. For et typisk prosjekt uten bompengefinansiering vil dette normalt føre til at den neddiskonterte trafikantnytten over 75 år reduseres med 12-15 prosent. For bompengeprosjekter er ikke dette helt entydig. F.eks Rv. 4 Grua-Roa har negativ trafikantnytte de første 15 årene, slik at den i utgangspunktet hadde relativt lav trafikantnytte. Den akkumulerte endringen i BNP får mer å si utover i analyseperioden, da prosjektet har positiv trafikantnytte. Dette fører til at den relative endringen tilsynelatende er stor[1], selv om den totale endringen målt i kroner er liten.

[1] Å regne relative forskjeller på størrelser som kan bytte fortegn er en risikabel øvelse. F.eks temperatur som går fra -1 til +5 Celsius, hvor mange ganger varmere har det blitt?

Tabell 5.1 Vekstregnskap for Norge. Gjennomsnittlig årlig vekst (prosent) per innbygger og bidrag til vekst (prosentenheter)[1]

	1971–2019	1998–2007	2008–2019	Anslag PM21[2] 2020–2060	Anslag PM24[2] 2024–2060
Disponibel realinntekt per innbygger	2,1	3,9	-0,5	1,0	0,1
BNP per innbygger	2,2	1,7	0,1	0,9	0,5
Bruttoprodukt i olje og utenriks sjøfart per innbygger	4,0	-2,0	-2,3	-2,4	-2,6
BNP for Fastlands-Norge per innbygger	2,0	2,6	0,7	1,1	0,7
Bidrag til vekst i BNP for Fastlands-Norge per innbygger:					
Arbeidsproduktivitet[3]	2,0	2,3	0,7	1,3	0,9
Total faktorproduktivitet (TFP)[4]	1,3	1,8	0,3	0,8	0,6
Kapitalintensitet	0,6	0,4	0,4	0,5	0,4
Arbeidsinnsats	0,0	0,4	-0,1	-0,2	-0,2
Timeverk per sysselsatt	-0,5	-0,2	-0,1	0,0	0,0
Sysselsettingsandel[5]	0,5	0,5	0,1	-0,2	-0,2
Sysselsettingsandel for personer 15–74 år	0,4	0,4	-0,1	0,0	0,0
Personer 15–74 år som andel av befolkningen	0,1	0,1	0,2	-0,2	-0,2
Memo:					
Vekst i TFP i privat sektor	1,5	2,2	0,5	1,0	0,6

Ulykker

I versjon 6.88 av EFFEKT ble ulykkesmodellen oppdatert med nytt statistisk materiale, fra perioden 2016-2021, mens den forrige var basert på årene 2010-2015. Den generelle tendensen er at det ble færre drepte og lettere skadde, men flere hardt skadde. I netto ble gevinsten av å bygge ny veg med fartsgrense 90-110 mindre enn før.

I siste versjon, 6.93, er det kun oppdaterte prisindekser for BNP per innbygger frem til 2024 som er oppdatert. 2025 var ikke publisert hos Statistisk sentralbyrå når EFFEKT 6.93 ble publisert, slik at det er oppdatert *prognose* for årene 2025-2027. Dette er tatt hensyn til i de omregnede 6.87-tallene.

Enhetspriser på strøm og drivstoff (gjelder hovedsakelig prosjekttype 1)

Prisene på strøm og drivstoff har økt mer enn den generelle prisutviklingen (KPI), slik at dette nå reelt sett er dyrere enn tidligere. Enkelt forklart betyr det at prosjekter som fører til mer bilkjøring får redusert nytte, mens prosjekter som har innkorting, eller redusert trafikkarbeid pga bompenger vil kunne bli mer nyttige.

NB. Dette er ennå ikke implementert i RTM/Trafikantnyttemodul, slik at prosjekter beregnet med transportmodell (prosjekttype 3) ikke har fått denne virkningen ennå. Unntak er evt el-ferjer som blir avløst av ny veg, da vil den økte strømprisen bidra positivt.

Rettet feil i mva-beregning for kapitalkostnader lett bil.

Det ble funnet en feil som innebar at mva på kapitalkostnader for lett bil, kunne bli beregnet to ganger, også for el-bil som hadde mva-fritak. Dette påvirker skatte-og avgiftsinntekter. Ofte er virkningen liten, og kan slå både positivt og negativt ut på netto nytte, men f.eks på rv. 22 Glommakryssing blir endringen betydelig. Det henger sammen med at prosjektet fører til en økning i utkjørt distanse for el-biler.

Endring mellom versjon 6.90 og 6.91

Prognose for prisindeks for anlegg, drifts- og vedlikeholdskostnader for 2026 (prosentvis endring fra året før):

Gjeldende indekser

Indeks	2023 (faktisk SSB)	2023 (forventet fra FD)	2024 (faktisk SSB)	2024 (forventet fra FD) Oppdatert 20.6.2023	2025 (forventet fra FD)	2026 (forventet fra FD)
Drift og vedlikehold av veier	3,8%	5,1%	3,7%	4,4%	3,8%	3,6%
Veianlegg	2,8%	5,5%	2,5%	4,6%	4,5%	3,5%

I versjon 6.90 hadde vi ennå ikke fått prognose for 2026. Da var foreløpig indeks satt lik prognose for konsumprisindeksen. Denne var på 2.5 % for 2026, slik at investering, drift og vedlikehold nå er ca 1% dyrere målt i 2026-kroner.

2. Endringer i EFFEKT fra porteføljeleveransen 2025 til porteføljeleveransen 2026

Endringer fra EFFEKT 6.91 til 6.93

Den viktigste endringen fra EFFEKT versjon 6.91 er oppdatert prognose for utvikling av kjøretøypark, ihht Nasjonalbudsjett 2026. Den største forskjellen fra NB 2023 er at det nå ligger til grunn en raskere innfasing av fossilfrie drivlinjer for tunge biler. Dette kan slå begge veier: For prosjekter som gir redusert energiforbruk for tunge vil en få redusert gevinst på klimagassutslipp og drivstofforbruk, tilsvarende vil prosjekter som gir økt utkjørt distanse få redusert ulempe på denne posten.

De andre endringene er hovedsakelig generelle oppdateringer; oppdaterte prisindekser og karbonprisbane fra Finansdepartementet.

Endring i indekser

Trafikantnytte går opp 1.5-2 % isolert sett, som følge av reallønnsutvikling i 2025. Anleggskostnader reduseres litt isolert sett pga. oppdatert indeks i 2025, ca. 1%. Ved overgang til prisnivå 2027 øker de fleste tall med ca. 2.5-3 %. I netto er virkningen av dette neglisjerbar.

KPI

Kilder:	
	SSB
	SSB prognose
	Norges Banks mål

Årlig utvikling av konsumprisindeks

År	Versjon 6.93 Faktor-endring fra året før	Versjon 6.91 Faktor-endring fra året før
2024	1,031	1,031
2025	1,030	1,027
2026	1,025	1,026
2027	1,028	1,026
2028	1,027	
Videre pr år	1,020	1,020

Reallønn

Kilder:	
	SSB tabell 11536, justert for KPI
	Perspektivmeldingen

Årlig utvikling av reallønnsindeks

År	Versjon 6.93 Faktor-endring fra året før	Versjon 6.91 Faktor-endring fra året før
2024	1,022	1,022
2025	1,021	1,005
2026	1,005	1,005
2027	1,005	
Videre pr år	1,005	1,005

Anlegg

Kilder:	
	SSB tabell 08658
	Finansdepartementet

Byggekostnadsindeks for anlegg

År	Versjon 6.93 Faktor-endring fra året før	Versjon 6.91 Faktor-endring fra året før
2024	1,025	1,025
2025	1,031	1,045
2026	1,035	1,035
2027	1,035	

Brukes senest for året etter inneværende år

Drift og vedlikehold

Kilder:	
	SSB tabell 08660
	Prognose fra FD

Kostnadsindeks for drift og vedlikehold

År	Versjon 6.93 Faktor-endring fra året før	Versjon 6.91 Faktor-endring fra året før
2024	1,037	1,037
2025	1,020	1,038
2026	1,036	1,036
2027	1,030	

Brukes senest for året etter inneværende år

3. Måloppnåelse trafikksikkerhet, framkommelighet og endringer i prosjektberegningene

Tabellen under viser effekten på trafikksikkerhet og framkommelighet sammen med NNB og NNV for NTP 2025-2036-leveransen og porteføljeberegningene for 2026.

Oppsummert vil prosjektene i porteføljen føre til en samlet reduksjon i antall drepte og hardt skadde på 3,1 i åpningsåret. Reisetidsreduksjonene for lette biler vil være på ca. 92 minutter og for tunge biler på ca. 90 min.

Prosjekt	NNB	NNV (mill 2027-kr)		Endring i drepte og hardt skadde i åpningsåret (antall personer, + er økning)			Spart reisetid lette kjøretøy (minutter, + er reduksjon)			Spart reisetid tunge kjøretøy (minutter, + er reduksjon)		
	Porteføljeberegning 2026	Porteføljeberegning 2026	Endring fra NTP	NTP	Porteføljeberegning 2026	Endring fra NTP	NTP	Porteføljeberegning 2026	Endring fra NTP	NTP	Porteføljeberegning 2026	Endring fra NTP
E39 Smiene–Harestad	-0,25	-1 011	-1 459	-0,16	0,03	0,18	1,9	1,8	-0,1	1,6	1,4	-0,2
E16 Hylland–Slæn (uten ubehagskred)	-0,80	-1 974	-51	-0,06	-0,26	-0,20	1,4	1,4	0,0	1,6	1,5	-0,1
Rv. 94 Saragammen–Rypefjord	-1,16	-1 169	-914	0,00	0,00	0,00	1,4	1,5	0,1	1,4	1,5	0,1
E39 Storehaugen–Førde	-0,60	-2 152	-393	-0,03	0,06	0,09	9,0	9,0	0,0	8,1	8,1	0,0
Rv. 7 Ørgenvika–Kittilsvik	-2,77	-1 976	-1 193	-0,14	-0,21	-0,07	0,5	0,5	0,0	0,3	0,3	0,0
Rv. 22 Glommakryssing	-0,38	-826	1 533	-0,02	0,00	0,02	5,1	5,1	0,0	5,1	5,0	-0,1
E10 Nappstraumen–Å	-1,07	-1 500	-16	-0,01	-0,01	0,01	5,3	2,3	-3,0	5,8	3,1	-2,7
E39 Bjerkeset–Åstad	-0,82	-1 444	-807	-0,03	0,01	0,04	2,3	2,8	0,5	2,1	2,5	0,4
E6 Olderdalen–Langslett	-0,64	-830			-0,01			4,3			4,4	
E39 Figgjo–Ålgård	-0,70	-2 990	355	-0,05	-0,03	0,02	1,8	1,8	0,0	1,3	1,3	0,0
Rv. 15 Strynefjell	-0,90	-4 744	-456	-0,09	-0,09	0,00	11,7	11,4	-0,3	11,1	10,4	-0,7
E6 Sommerset–Mørsvikbotn	-0,66	-3 882	-336	-0,10	-0,44	-0,34	8,0	8,1	0,1	8,0	7,4	-0,6
Rv. 291 Holmenbrua	-1,07	-1 120	-238	0,00	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2	2,2
E6 Sørelva–Borkamo	-0,89	-972			-0,12			2,2			1,5	
E134 Dagslett-E18, Viker	-0,42	-1 571	-857	-0,29	-0,06	0,23	4,2	4,2	0,0	4,4	4,4	0,0
E134 Saggrenda–Elgsjø	-0,50	-534	-141	-0,28	-0,37	-0,09	3,8	3,8	0,0	3,4	3,4	0,0
E16 Nymoen–Eggemoen	-0,53	-845	851	-0,12	-0,09	0,03	6,5	6,5	0,0	6,3	6,3	0,0
E39 Vågsbotn–Klauvaneset	-0,67	-4 127	-1 968	-0,30	0,16	0,46	4,8	4,8	0,0	4,4	4,2	-0,2
E6 Utvsvågskaret	-0,77	-1 456	-265	-0,06	-0,10	-0,03	4,8	4,6	-0,2	6,9	5,6	-1,3
E6 Nordkjosbotn–Hatteng	-0,82	-1 036			-0,01			2,9			2,8	
E6 Høybukta–Hesseng inkl. Langfjordstrømmen br	-1,00	-1 136	-52	-0,03	0,01	0,04	1,1	1,0	-0,1	1,3	1,2	-0,1
E39 Volda–Furene	-0,97	-1 610	-111	-0,02	-0,02	0,00	3,5	3,3	-0,2	3,6	3,3	-0,3
E39 Klakegg–Byrkjelo	-1,03	-1 865	-408	-0,27	-0,29	-0,02	0,8	0,7	-0,1	1,7	0,8	-0,9
Rv. 5 Erdal–Naustdal	-0,98	-2 870	-508	-0,63	-0,75	-0,13	1,6	1,5	-0,1	1,9	1,5	-0,4
E8 Flyplasstunnelen Tromsø inkl. F2-lenka	-1,02	-2 400	296	0,03	0,04	0,01	2,0	2,0	0,0	2,0	2,0	0,0
E134 Bakka–Mo	-0,97	-2 068	-70	-0,06	-0,03	0,03	1,1	1,1	0,0	2,2	2,2	0,0
Rv. 4 Grua–Roa	-1,11	-1 303	-12	-0,16	-0,14	0,02	0,8	0,8	0,0	0,4	0,4	0,0
E18 Retvet–Vinterbro	-1,21	-8 467	-255	-0,36	-0,29	0,07	3,8	3,2	-0,6	2,5	1,9	-0,6
Rv. 19 Moss	-1,69	-3 715			-0,05			0,0			0,0	

For fleste prosjektene er det ingen endringer i kostnader eller andre beregningsforutsetninger fra NTP-leveransen til porteføljeleveransen i 2026. For disse prosjektene skyldes endringer i

beregningsresultatene oppdateringer i ny EFFEKT versjon og justerte indekser i henhold til siste tilgjengelige tall. Se beskrivelse i kap. 2.

I det videre gis det en forklaring på endringer i beregningsresultatene for hvert enkelt prosjekt.

Øst

E18 Retvet-Vinterbro

Endringer skyldes kun ny EFFEKT-versjon.

E16 Nymoen-Eggemoen

Endringer skyldes kun ny EFFEKT-versjon.

E134 Dagslett-E18, Viker

Endringer skyldes kun ny EFFEKT-versjon.

Rv. 4 Grua-Roa

Endringer skyldes kun ny EFFEKT-versjon.

Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsvik

Endringer skyldes kun ny EFFEKT-versjon.

Rv. 19 Moss

Endringer skyldes ny EFFEKT-versjon og økt investeringskostnad. Anleggskostnaden (forventningsverdi) i EFFEKT-beregningen ble justert fra 3 189 mill. 2021 kr i porteføljeberegningen i 2025 til 4 260 mill. 2021-kr i 2026.

Rv. 22 Glommakryssing

Endringer skyldes kun ny EFFEKT-versjon.

Rv. 291 Holmenbrua

Endringer skyldes kun ny EFFEKT-versjon.

Sør

E134 Saggrenda-Elgsjø

Endringer skyldes kun ny EFFEKT-versjon.

Vest

E16 Hylland-Slæn

Endringer skyldes kun ny EFFEKT-versjon.

E39 Klakegg-Byrkjelo

Endringer skyldes kun ny EFFEKT-versjon.

E39 Smiene-Harestad

Forklaring på endringer i beregningsresultater sammenlignet med NTP 2025-2036 leveransen:

Den store forskjellen fra NTP 2025-36 og porteføljeberegningen i 2026 er at prosjektet nå har fått nytt kostnadsanslag. Forventningsverdi var opprinnelig på 3 717 mill. 2021-kroner og er nå 5 225 mill. 2024-kroner. Dette fører til at kostnaden til det offentlige øker med ca 1 mrd kroner, samt at skattekostnaden øker med 200 mill.

NNV er redusert med ca 1,5 mrd hvorav 1,2 mrd relateres til økt investeringskostnad. Det resterende skyldes endringer i ulykkeskostnader som gir redusert gevinst i ulykkeskostnader (denne endringen lå inne i porteføljeleveransen i 2025).

Ellers er det lite utslag utover den effekten som kommer av endring i EFFEKT-versjoner.

E39 Storehaugen-Førde

Endringer skyldes kun ny EFFEKT-versjon.

E39 Vågsbotn-Klauvaneset

Forklaring på endringer fra beregninger til NTP 2025-2036 og porteføljeleveranse 2025:

Endringene skyldes både ny EFFEKT versjon, men også en kostnadsøkning som begrunnes i generell kostnadsøkning. I tillegg var prisingen mangelfull med hensyn til kryssene på Klauvaneset og grensesnittet i Vågsbotn lå litt nærme Vågsbotn. En tar nå høyde for å bygge noe lengre ned i Blindheimsdalen. Det var også tatt for lite med til GS anlegget. Som fratrekk fra tidligere kostnader har en tatt kutt ved kryss ved Plantasjen. Løsningene er for øvrig sammenlignbare trafikalt som tidligere.

Endringer fra porteføljeleveransen i 2025 til 2026 skyldes kun ny EFFEKT-versjon.

E39 Figgjo-Ålgård

Forklaring på endringer fra beregninger til NTP 2025-36 og porteføljeleveranse 2025:

Sammenlignet med NTP-leveransen, ble prosjektet beregnet på nytt i RTM våren 2024 på vegne av prosjektet. Det ble da kodet opp på nytt samt at hastigheten på dagens vegnett mellom Figgjo

og Ålgård ble justert ned noe som følge av at det ble gjennomført reisetidsmålinger på strekningen på starten av 2024. Opprinnelig (i NTP-beregningen?) overestimerte RTM reisetiden noe, som følge av at den ikke i tilstrekkelig grad tok innover seg blant annet de mange rundkjøringene som ligger tett i tett gjennom Ålgård sentrum. Dette førte med seg en noe bedring i nytte på prosjektet, og modellen ble også kalibrert inn for å få en så god overenstemmelse med dagens trafikk som mulig. Dette gjorde at trafikantnytten bedret seg noe fra NTP-leveransen frem til porteføljeberegningen 2025.

Videre ble kryssene i begge ender av prosjektet kodet mer nøyaktig som følge av en gjennomgang av reguleringsplanen sammen med prosjektledelsen.

Fra Porteføljeberegning 2025 til 2026 har trafikantnytten økt fra 1,6 til 2,1 mrd i 2027 kr.

Det er også gjort en endring i kostnadsvurderingen fra NTP-leveransen til porteføljeberegningene 2026, der det ble lagt inn ny forventningsverdi fra 2 534 mill. 2021-kroner til 4 173 mill. 2024-kroner.

NNV er redusert med 0,3 mrd fra NTP-leveransen. Ellers er det bare endring i EFFEKT-versjon fra forrige porteføljeberegning.

E134 Bakka-Mo

Prosjektet er beregnet med bompenger.

Endringer skyldes kun ny EFFEKT-versjon.

Rv. 5 Erdal-Naustdal

Endringer skyldes kun ny EFFEKT-versjon.

Rv. 15 Strynefjell

Endringer skyldes kun ny EFFEKT-versjon.

Midt

E39 Bjerkeset-Astad

Endringene fra forrige leveranse skyldes utelukkende ny EFFEKT-versjon. Prosjektet har en økning i NNB fra -0,83 til -0,82. Dette skyldes i hovedsak at økningen i trafikantnytte og inntjeningen for samfunnet for øvrig er større enn økningen for det offentlige i form av investeringer og drift- og vedlikeholdskostnader.

E39 Volda-Furene

Endringene fra forrige leveranse skyldes utelukkende ny EFFEKT-versjon. Prosjektet har en marginal økning i NNB, fra -0,969 til -0,968. Økningen i trafikantnytte er på 4,6 % og økningen i investeringskostnad er på 1,7 %. For samfunnet for øvrig hadde prosjektet tidligere en innsparing

i klimagassutslipp og andre miljøkostnader, i denne EFFEKT-versjonen har prosjektet en negativ nytte for klimagassutslipp og andre miljøkostnader. Dette skyldes i hovedsak endringer i kjøretøyparken og endringer i CO_2-prisbanen.

Nord

E6 Nordkjosbotn-Hatteng

Prosjektet er ikke endret siden forrige leveranse. Endringer i resultatene skyldes beregning med ny versjon av EFFEKT med oppdaterte indekser og prisnivå 2027

E6 Høybukta - Hesseng inkl. Langfjordstrømmen bru

Endringene skyldes ny versjon av EFFEKT. Marginalt dårligere NNB, som om i hovedsak skyldes lavere nytte for godstransport med høyere andel av nullutslippskjøretøy for gods i NB2026. Ingen endring av ulykker eller reisetidsbesparelse.

Alle kostnader i millioner neddiskonterte kroner.

E6 Høybukta - Hesseng						
Leveranseår	NN	NNB	Godsnytte	Trafikantnytte	Anleggskostnad	Redusert tonn Co2 fra transport
2026	-1 136	- 1.00	88	238	1 133	4 002
2025	-1 075	- 0.96	119	267	1 110	15 695

E6 Olderdalen-Langslett

Prosjektet ble overtatt fra Nye Veier i 2024 og var derfor ikke med i opprinnelig NTP-beregning.

Endringer i beregningsresultater i denne leveransen skyldes to ting:

- Beregning med ny versjon av EFFEKT med oppdaterte indekser og prisnivå 2027
- Etter at prosjektet ble overtatt fra Nye veger av Statens vegvesen har Utbygging startet reguleringsplanarbeid for strekningen. Innenfor styringsmålet kan to delstrekninger bygges ut (Olderdalen – Nordmannvik og Engneset - Djupvikbakken) Tunnellengde og linjevalg på de to delstrekningene er endret sammenlignet med Nye vegers forslag til løsning. Dette gir en reduksjon i NNV på 145 mill. 2027 kr.

E6 Sommerset-Mørsvikbotn

Alle kostnader i millioner neddiskonterte kroner.

E6 Sommerset-Mørsvikbotn

Leveranseår	NN	NNB	Godsnytte	Trafikantnytte	Anleggskostnad	Redusert tonn Co2 fra transport
2026	-3 882	-0.66	2 292	3 047	5 584	35 877
2025	-3 891	- 0.66	2 190	2 912	5 475	106 627

Små endringer som skyldes ny versjon av EFFEKT. Ingen endring av ulykker eller reisetidsbesparelse.

E6 Sørelva-Borkamo

Prosjektet er ikke endret siden forrige leveranse. Endringer i resultatene skyldes beregning med ny versjon av EFFEKT med oppdaterte indekser og prisnivå 2027

E6 Ulvsvågskaret

Alle kostnader i millioner neddiskonterte kroner.

E6 Ulvsvågskaret						
Leveranseår	NN	NNB	Godsnytte	Trafikantnytte	Anleggskostnad	Redusert tonn Co2 fra transport
2026	-1 456	- 0.77	476	845	1 567	13 779
2025	-1 318	- 0.70	573	928	1 539	49 698
Endring	- 138	- 0.07	- 97	- 83	29	- 35 919

Netto nytte og NNB noe dårligere, skyldes i hovedsak redusert godsnytte med endret kjøretøypark med NB2026. Ingen endring av antall skadde/drepte eller reisetid

E8 Flyplasstunnelen Tromsø inkl. F2-lenka

Alle kostnader i millioner neddiskonterte kroner.

E8 Flyplasstunnelen inkludert F2						
Leveranseår	NN	NNB	Godsnytte	Trafikantnytte	Anleggskostnad	Leveranseår
2026	- 2400	- 1.02	23	438	2 243	2026
2025	- 2362	- 1.02	22	418	2 201	2025

Endring	- 38	-	1	19	41	Endring

Små endringer som skyldes ny versjon av EFFEKT. Ingen endring av skadde/drepte, reisetid eller utslipp.

E10 Nappstraumen-Å

Alle kostnader i millioner neddiskonterte kroner.

E10 Nappstraumen-Å						
Leveranseår	NN	NNB	Godsnytte	Trafikantnytte	Anleggskostnad	Redusert tonn Co2 fra transport
2026	-1 500	-1.07	51	183	1 551	222
2025	-339	-0.26	365	1 228	1 493	4 996
Endring	-1 161	-0.81	-314	-1 045	59	-4 774

Omfang og tiltak i prosjektet som er beregnet i 2026 er betydelig endret fra 2025-beregningen. 2026-beregningenen er i hovedsak rassikring, inkludert en rassikringstunnel gjennom Blekktinden, og noe utbedring. Prosjektet som det ble beregnet i 2025 inneholdt en tunnel gjennom Stortinden som gav innkorting. Denne tunnelen er tatt ut av prosjektet for å holde seg innenfor styringsramma til prosjektet. Prosjektet som beregnet i 2026 gir lavere reduksjon av ulykker og lavere reisetidsforbedring.

Rv. 94 Saragammen – Rypefjord

Alle kostnader i millioner neddiskonterte kroner.

Rv 94 Saragammen-Rypefjord						
Leveranseår	NN	NNB	Godsnytte	Trafikantnytte	Anleggskostnad	Redusert tonn Co2 fra transport
2026	-1 169	- 1.16	18	41	879	496
2025	-1 147	- 1.16	17	39	861	1 781
Endring	-22	0	1	2	18	-1 285

Små endringer som skyldes ny versjon av EFFEKT.